

(Bestätigt mit VB.2015.00093 vom 10. Juni 2015; dieser bestätigt mit BGr 1C\_382/2015 vom 22. April 2016.)

---

Angefochten war die Projektfestsetzung für die Erstellung einer Bushaltstelle einschliesslich Fussgängerübergang mit Mittelinsel. Die Festsetzung erfolgte im kombinierten Projektverfahren. Das Grundstück des Rekurrenten sollte für das Projekt in Anspruch genommen und teilweise enteignet werden.

Aus den Erwägungen:

2. Gegenstand der vorliegenden Streitigkeit ist das Strassenprojekt und dabei zunächst die Frage, ob die Projektierungsgrundsätze gemäss § 14 StrG und die Grundsätze von Art. 1 und 3 des Raumplanungsgesetzes (RPG) beachtet wurden.

Sodann wurde mit der Projektfestsetzung das Enteignungsrecht erteilt (§ 15 Abs. 1 Satz 3 StrG) und mit der Projektauflage wurde gestützt auf § 17 Abs. 2 Satz 2 StrG angeordnet, dass Einsprachen gegen die Enteignung sowie Entschädigungsbegehren, Bestreitungen von Beitragsforderungen und Begehren um Durchführung von Anpassungsarbeiten innert der Auflagefrist eingereicht werden müssen. Mit diesem kombinierten Projektverfahren wird der Eingriff in einen privaten Grundstücksteil bezüglich Perimeter (Fläche und Lage) sowie abzutretendem Eigentum (§ 18 StrG) rechtskräftig bestimmt. Im späteren Enteignungsverfahren sind Einsprachen gegen die Enteignung ausgeschlossen (§ 17 Abs. 3 lit. b StrG). Aus diesem Grund muss im vorliegenden Rekursverfahren auch über die den Umfang der Enteignung betreffenden Einwendungen befunden werden (VB.2005.00567, E. 2.3 = RB 2006 Nr. 62).

Nicht zu beurteilen sind hingegen die im Schätzungsverfahren nach §§ 32 ff. des Gesetzes betreffend die Abtretung von Privatrechten (AbtrG) zu prüfenden Folgen einer für das Strassenprojekt notwendigen Enteignung. Nach § 62 lit. a StrG haben Private, welche Grundeigentum für öffentliche Strassen, Plätze oder Trottoire abtreten müssen, Anspruch auf vollen Ersatz aller Vermögensnachteile nach der kantonalen Enteignungsgesetzgebung. Die in § 11 ff. AbtrG geregelte Entschädigung ist im Schätzungsverfahren geltend zu machen, selbst wenn die Entschädigungsbegehren auf besondere Anordnung hin bereits im Projektauflageverfahren geltend zu machen waren (VGr, 21. Dezember 2001, VB.2011.00608, E. 2.5, und VB.2005.00567, E. 2.1 = RB 2006 Nr. 62). Die enteignungsrechtlichen Forderungen sind somit nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Als enteignungsrechtliche Forderung gilt im hier zu beurteilenden Fall auch das Begehren des Rekurrenten, der Enteigner sei zu verpflichten, die gesamte Parzelle Kat.-Nr. 1 zu erwerben. Dieses sogenannte Ausdehnungsrecht des Grundeigentümers nach § 8 AbtrG ist ebenfalls im Schätzungsverfahren geltend zu machen, da es dabei wie bei der Entschädigung nicht um die Abwendung eines Eingriffs in das Eigentum, sondern um die Vergütung des durch diesen Eingriff verursachten Schadens geht (RB 1971 Nr. 82 und RB 1987 Nr. 96). (...)

3. Geplant ist der Neubau einer Bushaltestelle (Fahrbahnhaltestelle) an der M.-Strasse in Richtung A.-Tal, ortsauwärts bzw. bergwärts auf Höhe des W.-Weges und des Grundstücks des Rekurrenten Kat.-Nr. 1. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite, ca. 60 m nordwestlich des vorgesehenen Standorts, besteht bereits die Haltestelle «W.-Berg» in Richtung X (talwärts). Zudem soll ein neuer Fussgängerübergang mit Mittelinsel erstellt werden, was die Ausweitung der Fahrbahn in Richtung des rekurrentischen Grundstücks bedingt. Zu diesem Zweck soll von dieser Parzelle eine Fläche von 108 m<sup>2</sup> erworben werden. Das Grundstück ist unbebaut, umfasst 1268 m<sup>2</sup> und ist der zweigeschossigen Wohnzone W2a zugeordnet. (...)

6.1 Der Rekurrent macht geltend, für die zusätzliche Postautohaltestelle fehle ein öffentliches Bedürfnis. Die Distanz zu den bestehenden Haltestellen sei zu kurz und der Standort sei für die angestrebte Erschliessung der in Hanglage gelegenen Gebiete W. und S. ungeeignet. 90 Prozent der Einwohner im Gebiet W. müssten auf dem Nachhauseweg zweimal die M.-Strasse überqueren (Anmerkung: Ein Trottoir ist nur einseitig vorhanden) und 30 Höhenmeter bewältigen. Besser geeignet sei der Standort H. weiter oben an der M.-Strasse, vor der bergseitigen Einmündung der Strasse Im W. Heute würden die Einwohner des Gebiets W. die Haltestelle K. (Anmerkung: gemeint ist wohl die Haltestelle L.) bevorzugen, welche nur 400 m entfernt sei.

Die geplante Haltestelle verunmögliche die Erschliessung des Grundstücks Kat.-Nr. 1, da die Ausfahrt über die Haltestelle zu Unrecht verweigert werde und eine rückwärtige Erschliessung des von bestehenden Liegenschaften umgebenen Grundstücks nicht möglich sei. Aufgrund der Verweigerung der Erschliessung auf die M.-Strasse sei es nicht mehr möglich, die Parzelle aufzuteilen und mit je einem Einfamilienhaus zu überbauen. Auch die Studie für die Errichtung von vier Terrassenhäusern zeige, dass eine Ausfahrt im Bereich der Bushaltestelle unabdingbar sei. Ausserdem müsse wegen der Verlegung der Strasse auf eine Wohnung verzichtet werden und auch für die Aussenparkplätze fehle der notwendige Platz. Die Folge sei ein erheblicher Minderwert.

Die Schüler und Kindergartenkinder aus dem Einzugsgebiet W. würden die M.-Strasse nicht überqueren, sondern auf dem Weg zur Schule das Trottoir auf der linken Seite benützen. Der Wanderweg beim W.-Weg weise keine vernünftig messbare Frequenz auf. Für die grosszügig geplante Luxushaltestelle mit geringen Frequenzen und eine Fussgängerinsel bestehe kein überwiegendes öffentliches Interesse. (...)

6.4.1 Die Bestimmung von § 14 StrG enthält die Projektierungsgrundsätze. Danach sind Strassen entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren; die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind angemessen zu berücksichtigen. Die Projektierungsgrundsätze gemäss § 14 StrG werden durch die Normen der

Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS-Normen) konkretisiert. Diese Normen sind im Regelfall zu beachten, doch kann aus triftigen Gründen davon abgewichen werden (VGr, 30. April 2009, VB.2008.00378, E. 4.2., mit Hinweisen).

6.4.2 Die Beanstandungen des Rekurrenten betreffen die Projektierungsgrundsätze der Sicherheit und der sparsamen Landbeanspruchung. Zu bemerken ist, dass die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs etc. im Sinne von § 14 StrG die Anforderungen der verschiedenen Benutzergruppen an Strassenprojekte betreffen und nicht etwa den Bedarf an einem bestimmten Strassenbauvorhaben. Das vorliegend vom Rekurrenten bezweifelte öffentliche Bedürfnis nach einer Haltestelle und einer Schutzinsel, mithin das öffentliche Interesse am streitbetroffenen Projekt ist somit keine Frage der Projektierungsgrundsätze.

Die Ausgestaltung von Bushaltestellen wird in der VSS-Norm 640 880 behandelt. Daraus geht hervor, dass Bushaltestellen entweder als Bushaltebuchten oder als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet werden. Die Vorinstanz hat sich für eine Fahrbahnhaltestelle entschieden, die weniger Platz als eine Bushaltebucht beansprucht. Die Breite des Warteraums und die Länge der Haltestelle weisen mit 2,5 m bzw. ca. 20 m ein übliches Mass auf. Die Verbreiterung der Strasse ist bedingt durch die neue Schutzinsel in der Fahrbahnmitte als Teil des Fussgängerübergangs. Mit der Ausgestaltung von Fussgängerstreifen befasst sich die VSS-Norm 640 241. Gemäss dieser Norm ist die Anordnung einer Mittelinsel generell anzustreben. Im Regelfall werde der Fussgängerübergang bei Bushaltestellen hinter dem Bus angeordnet. Bei Fahrbahnhaltestellen würden querende Fussgänger aus der Sicht des Gegenverkehrs durch den haltenden Bus verdeckt. In solchen Fällen sei deshalb die Anordnung einer Mittelinsel zu prüfen, damit ein Überholen des Busses verhindert werde. Analoge Empfehlungen finden sich auch in der VSS-Norm 640 880 (insbesondere Tab. 1 sowie Ziff. 11 und 16). Im Kanton Zürich gilt für die Projektierung neuer Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen der Grundsatz, dass diese wenn immer möglich eine Mittelinsel aufweisen sollten (Wegleitung der Kantonspolizei, des kantonalen Tiefbauamtes und des kantonalen Amtes für Verkehr, «Sichere Fussgängerstreifen auf den Staatsstrassen, Grundsätze für die Projektierung», Mai 2014, S. 5 und 14).

Bei den Gegebenheiten im vorliegenden Fall erscheint die Einrichtung eines Fussgängerstreifens mit einer Mittelinsel als adäquate Lösung. Die Mittelinsel dient der Sicherheit der Fussgänger, indem sie die Sichtverhältnisse verbessert und das etappenweise Überqueren der Strasse erlaubt. Im Weiteren nimmt das Vorhaben nicht mehr Land in Anspruch als nötig. Damit entspricht das Strassenbauvorhaben den Projektierungsgrundsätzen der Sicherheit und der sparsamen Landbeanspruchung im Sinne von § 14 StrG wie auch den Grundsätzen des Raumplanungsrechts, namentlich dem Grundsatz der haushälterischen Bodennutzung (Art. 1 Abs. 1 RPG).

6.4.3 Soweit der Strassenbau – wie vorliegend – Eigentum Privater beansprucht, muss der Eingriff auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen, im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein (Art. 5 Abs. 2 und Art.

36 Abs. 1 3 BV). Die gesetzliche Grundlage bildet das Strassengesetz. Demgemäss werden das für den Strassenbau benötigte Land und sonstige Rechte freihändig, im Landumlegungsverfahren oder durch Enteignung erworben (§ 18 StrG). Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 StrG ist mit der Projektfestsetzung durch den Regierungsrat oder die Baudirektion das Enteignungsrecht erteilt. Die Enteignung erfolgt nach der kantonalen Enteignungsgesetzgebung, sofern das Strassengesetz keine abweichenden Bestimmungen enthält (§ 21 StrG). Sodann dient das Vorhaben der Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie der Schaffung eines sicheren Fussgängerübergangs und liegt damit im öffentlichen Interesse (Art. 3 Abs. 3 lit. a und c RPG, Art. 104 Abs. 3 KV, § 14 StrG).

6.4.4 Das Prinzip der Verhältnismässigkeit verlangt, dass staatliche Massnahmen zwecktauglich und notwendig sind (Verhältnismässigkeit im weiteren Sinne). Die Notwendigkeit bedeutet, dass eine Massnahme in ihrer konkreten Ausgestaltung über das zur Erreichung ihres Ziels Notwendige nicht hinausgehen darf.

Alsdann muss die Verhältnismässigkeit auch im engeren Sinne gewahrt sein. Das heisst, dass ein vernünftiges Verhältnis zwischen dem angestrebten Ziel und dem mit der Massnahme verbundenen Eingriff in die Rechtsstellung der betroffenen Person bestehen muss. Staatliche Massnahmen müssen durch ein öffentliches Interesse, welches das private überwiegt, gerechtfertigt sein, andernfalls sie für den Betroffenen unzumutbar sind. Für die Interessenabwägung massgeblich sind einerseits die Bedeutung der mit einer staatlichen Massnahme verfolgten öffentlichen Interessen und andererseits das Gewicht der im Spiele stehenden privaten Interessen. Eine Massnahme, die tief greifende Auswirkungen auf die Rechtsstellung des betreffenden Rechtssubjektes hat, jedoch bloss von geringem öffentlichem Interesse ist, ist somit als unzulässig einzustufen (vgl. zum Ganzen Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. A., 2010 Rz. 581 ff.).

Gemäss § 7 AbtrG ist niemand verpflichtet, von seinem Eigentum mehr abzutreten, als zur Ausführung und zweckmässigen Benutzung des zu erstellenden Werkes erforderlich ist. Bei der Erteilung des Enteignungsrechtes im Zusammenhang mit der Festsetzung eines Strassenprojekts geht es demzufolge darum, das Unternehmen an sich, das heisst das Bedürfnis für das Strassenprojekt und das öffentliche Interesse daran in Abwägung zu entgegenstehenden Privatinteressen zu beurteilen (VGr, 30. September 2004, VB.2004.00076, E. 4.2).

6.4.5 Ein Siedlungsgebiet gilt als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernung zu einer Haltestelle einer Linie, die der Feinerschliessung dient, 400 m nicht übersteigt, dies unter Vorbehalt besonderer topographischer Verhältnisse (§ 4 Abs. 2 der Angebotsverordnung [AngebotsV]). Die in Frage stehenden Gebiete befinden sich zwar im Umkreis von weniger als 400 m zu den bestehenden Haltestellen und gelten insofern als erschlossen. Wegen der relativ steilen Hanglage ist es jedoch sinnvoll, die Distanz zur nächstgelegenen Haltestelle und damit auch den zu Fuss zu bewältigenden Höhenunterschied zu verkürzen. Der Gemeinderat habe sich

einen Standort noch weiter oben, näher bei der Einmündung Haselbachstrasse, gewünscht. Dies sei aber aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich, was mit Blick auf die Kurve im betreffenden Abschnitt der Mühlebergstrasse nachvollziehbar ist. Sodann hat die Baudirektion mit ihren überzeugenden Ausführungen, auf die verwiesen werden kann, die Eignung des festgesetzten Standorts und die Vorzüge gegenüber dem Standort Haselächer dargelegt. Eine andere geeignete und weniger in private Interessen eingreifende Lösung ist nicht erkennbar. Wie bereits ausgeführt wird die Haltestelle samt Fussgängerübergang den einschlägigen Richtlinien entsprechend zweckmässig ausgestaltet. Insbesondere wird nicht mehr private Grundstücksfläche beansprucht, als notwendig. Soweit ist festzuhalten, dass die geplante Haltestelle und das zu ihrer Realisierung erteilte Enteignungsrecht zur Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr geeignet und erforderlich sind.

6.4.6 Entgegen der Darstellung des Rekurrenten verunmöglicht die Haltestelle die verkehrsmässige Erschliessung seines Grundstücks nicht. Die Zufahrt bleibt oberhalb der Bushaltestelle möglich. Die Frage, ob das Grundstück direkt ab der Mühlebergstrasse erschlossen werden darf, falls eine rückwärtige Erschliessung im Sinne von § 240 Abs. 3 PBG nicht möglich sein sollte, stellt sich im Übrigen unabhängig vom angefochtenen Strassenprojekt.

Wegen des Strassenprojekts und der Abtretung eines Teils seines Grundstücks werden die baulichen Gestaltungsmöglichkeiten des Rekurrenten zwar eingeschränkt. Es ist indes nicht ersichtlich, dass der Rekurrent auf eine bestimmte Überbauungsweise verzichten müsste, an der er aus subjektiven, über das rein Wirtschaftliche hinaus gehenden Gründen ein besonderes Interesse hätte. Vielmehr zieht er ganz verschiedene Bauten in Betracht, so zwei Einfamilienhäuser oder ein Terrassenhaus. Für die vermögenswerten Nachteile wird der Rekurrent voll entschädigt (§ 11 AbtrG). Diese Beeinträchtigung ist somit bei der Abwägung der sich gegenüberstehenden Interessen nicht zu berücksichtigen. Anderweitige private Interessen, die höher zu gewichten wären als das öffentliche Interesse an der Realisierung des streitbetreffenen Strassenprojektes, bestehen nicht. Das Vorhaben ist somit verhältnismässig, weshalb der Rekurs abzuweisen ist.

7. Zusammengefasst ist der Rekurs abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.